notiziario della sat dlf udine

Numero 70 Anno 18 (3) Settembre 2013

Il “centenario” della ferrovia San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza

Il 15 giugno, con un convegno e con una mostra durata due giorni, è stato ricordato il centenario dell'inaugurazione della ferrovia San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza, linea quasi sconosciuta soppressa nel 1987.
Di questa linea si cominciò a parlare dopo l'apertura al traffico nel 1885 della ferrovia Treviso-Motta di Livenza, la cui costruzione era stata deliberata nel 1879. In seguito a questa opera tutti i comuni della zona chiesero di essere collegati con la ferrovia, in special modo Portogruaro e San Vito al Tagliamento.
Nel 1907 lo stato maggiore dell'esercito intervenne sull'argomento richiedendo la costruzione della Motta-S. Vito per esigenze militari ritenendola strategica. Nello stesso anno iniziarono gli studi per la stesura del progetto dei due tronchi verso Portogruaro e San Vito. La legge 444 del 12 luglio 1908 autorizzò infine la costruzione delle due tratte di linea.
Nel 1909 la concessione delle due tratte fu affidata alla Società Veneta e nel febbraio dell'anno dopo furono completati i progetti esecutivi da parte delle FS. I lavori cominciarono nel mese di agosto per il tronco verso Portogruaro e nel mese di ottobre in direzione di San Vito. La costruzione delle due tratte fu terminata nel giugno del 1913 e l'esercizio iniziò già il 30 giugno, mentre l'inaugurazione fu effettuata il 6 luglio con il tradizionale treno imbandierato. Il convoglio con a bordo parlamentari e autorità partì da Motta di Livenza alle 7.30 con soste a Pramaggiore, Portogruaro, San Vito al Tagliamento, Sesto al Reghena, Chions-Azzano Decimo, Pravisdomini e Annone Veneto-Pravisdomini accolto dalle bande e dai discorsi di rito.

La stazione di Chions-Azzano nei primi anni di esercizio

La fermata di Pravisdomini, situata nei pressi del paese, non era prevista dal progetto iniziale, ma il sindaco e la popolazione furono irremovibili nella richiesta anche se dovettero partecipare alle spese di costruzione. Invece la stazione di Annone Veneto-Pravisdomini, come le altre della linea, si trovava distante dal paese e avrebbe dovuto essere comune ai due abitati; questa distanza sembra sia avvenuta per “punizione” perché il comune non era stato molto collaborativo per le operazioni di esproprio dei terreni.
La ferrovia, lunga 26,809,46 km con andamento quasi rettilineo e pianeggiante (Motta 9 m s.l.m. - S. Vito 30 m s.l.m.), era a binario semplice a scartamento normale ed armata con rotaie lunghe 12 m da 36 kg/m disposte su 16 traversine di quercia. Dopo la stazione di Motta di Livenza procedeva parallela alla linea per Portogruaro per allontanarsi da quest'ultima dopo circa 3 km, perciò l'attraversamento del vecchio ramo del fiume Livenza avveniva con due ponti a semplice binario affiancati, mentre il ponte sul ramo nuovo del Livenza e quello sul canale Malgher erano a doppio binario; tutti questi ponti erano a travata metallica a via inferiore. Ogni stazione aveva un binario di corsa ed uno di incrocio mol-

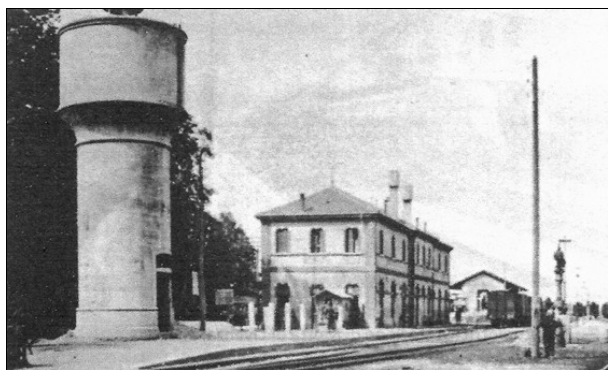
(S) CASARSA — MOTTA DI LIVENZA (1 Novembre 1923)

Dist. Km	STAZIONI		3517 mist 1.2.3	3511 mist 1.2.3		
—	Casarsa ✕	p.	9 15	15 30	....	....
6	S. Vito al Tagliam.	a.	9 23	15 38	....	....
		p.	9 33	15 48	....	....
13	Sesto al Reghena		9 53	16 8	....	....
18	Chions-Azzano D.		10 10	16 25	....	....
23	*Pravisdomini*		10 19	16 34	....	....
26	Annone Veneto		10 28	16 43	....	....
33	Motta di Livenza	a.	10 38	16 53	....	....

Dist. Km	STAZIONI		3514 mist 1.2.3	3516 mist 1 2.3		
—	Motta di Livenza	p.	7 10	19 50	....	....
7	Annone Veneto		7 22	20 6	....	....
9	*Pravisdomini*		7 27	20 11	....	....
15	Chions-Azzano D.		7 37	20 30	....	....
20	Sesto al Reghena		7 45	20 43	....	....
27	S. Vito al Tagliam.	a.	7 57	20 55	....	....
		p.	8 7	21 5	....	....
33	Casarsa ✕ (p. 32-35)	a.	8 15	21 13	....	....

L'orario del 1923

Il tracciato della linea

La collaborazione di tutti i soci è particolarmente gradita

La stazione di Motta di Livenza nel 1917

to lungo per permettere la sosta delle tradotte militari, inoltre aveva binari di scalo con piano caricatore e magazzino merci. I segnali erano di seconda categoria ad ala e le comunicazioni avvenivano tramite telegrafo. I primi orari prevedevano quattro coppie di treni passeggeri al giorno.
Durante la prima guerra mondiale la linea si trovò nelle retrovie del fronte e utilizzata dapprima dagli italiani e poi, dopo l'invasione, dagli austriaci, che fecero della stazione di Motta il capolinea estremo della loro rete con treni diretti a Trieste via Portogruaro e a Vienna via S. Vito-Casarsa. L'esercito austro-ungarico utilizzò il piazzale della stazione di Annone Veneto come deposito per le munizioni che poi venivano inviate al fronte del Piave tramite ferrovie decauville installate in pochissimo tempo. Questo deposito fu fatto esplodere durante la ritirata degli austriaci e ciò causò gravi danni agli impianti ferroviari ed al paese. Da questa stazione era anche stato posato un binario a scartamento normale che si dirigeva alla Fornace Petri di Barco di Pravisdomini dove era stato realizzato un centro per la cura degli animali dell'esercito ed un altro deposito munizioni. A Pravisdomini gli occupanti realizzarono due serbatoi, alimentati da pozzi artesiani, per rifornire i treni militari ed una stazione a otto binari per le linee decauville tra le quali la Pravisdomini-Visnà che era l'unica che fece anche servizio viaggiatori.

183 Casarsa–Motta di Livenza (15 maggio 1939)

		A875 accel leggero 2 e 3	3511 mist 2 e 3	A877 accel leggero 2 e 3		Alt. s.m.	DIST. km	per Venezia e Tarvisio 71 / per Gemona del Friuli 182		A876 accel leggero 2 e 3	A878 accel leggero 2 e 3	3518 mist 2 e 3		
....	....	605	946	1907	part	42		Casarsa ✕	arr	841	1203	2237	....	....
....	....	611	954	1913	arr	30	6	S. Vito al Tagliamènto per Portogruaro 187	part	835	1157	2230	....	....
....	....	612	1004	1914	part				arr	834	1156	2218	....	....
....	....	621	1017	1923		17	14	Sesto al Reghèna (Km. 3)		825	1147	2206	....	....
....	....	628	1027	1930		15	18	Chions (K.3)-Azzàno Dècimo (Km. 3)		819	1141	2148	....	....
....	....	635	1036	1937		12	24	Pravisdomini		811	1133	2130	....	....
....	....	639	1053	1941		10	26	Annòne Vèneto (Km. 1)		807	1129	2125	....	....
....	....	648	1104	1950	arr	10	33	Motta di Livènza ✕ per Portogruaro e Treviso 181	par.	758	1120	2105	....	....

Per il servizio fra CASARSA e S. VITO vedasi anche il quadro 187.

L'orario del 1939

153 Casarsa - Motta di Livenza 14-5-50

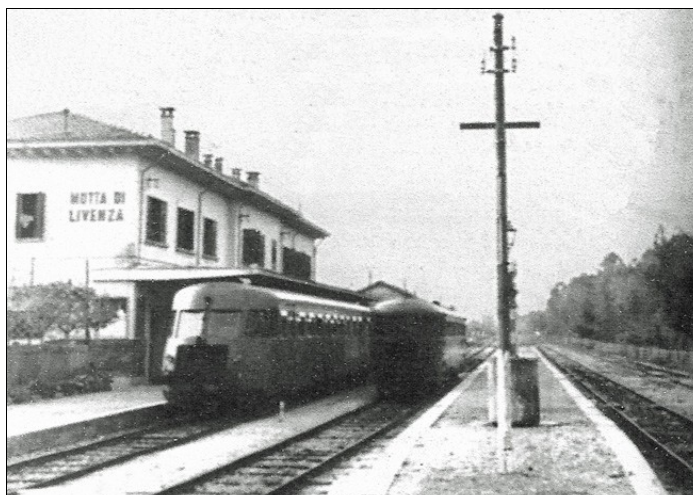
AT 181 acc. 2.3	AT 183 acc. 2.3	883 acc. 3cl	AT 189 acc. 2.3	Conegliano 36 / Pinzano 162 / Udine 36	AT 180 acc. 2.3	AT 182 acc. 2.3	AT 184 acc. 2.3	AT 188 acc. 3cl
◎	◎	1626	◎	p. Casarsa a.	□	□	□	1807
652	1132	1634	1932	S. Vito al Tagl.	615	802	1325	1802
659	1139	1643	1939	Sesto al Regh.	609	756	1319	1754
704	1144	1649	1944	Chions-Assano	604	751	1314	1749
713	1154	1659	1953	Annone Veneto	554	741	1304	1739
721	1202	1710	2001	a. Motta di Liven. p.	545	732	1255	1730

◎ Automotr. diretta Casarsa-S. Vito-Motta-Treviso. □ Automotrice diretta Treviso-Motta- S. Vito-Casarsa.

L'orario del 1950

Dopo la guerra la linea, subito ripristinata, riprese la sua tranquilla esistenza, però con un continuo calo di viaggiatori. Nel 1923 si avevano in orario solo due coppie giornaliere di treni, che diventarono tre negli anni '30. Nel 1929 la gestione della ferrovia fu affidata al dirigente unico che aveva sede a S. Vito.
Con la seconda guerra mondiale arrivarono i continui bombardamenti degli alleati. Il ponte sul fiume Livenza fu distrutto, perciò i genieri tedeschi coadiuvati dagli operai della Todt costruirono una variante di tracciato con una passerella sul fiume che dovette essere più volte riparata a causa dei bombardamenti e delle piene. Con la ricostruzione il ponte fu sostituito da uno a binario unico e le due linee furono unificate su un solo binario fino alla precedente diramazione dove venne creato il Bivio Livenza. Negli ultimi mesi di guerra nella stazione di Annone Veneto erano rimaste abbandonate per l'impraticabilità della linea alcune Littorine che furono depredate di tutto ciò si poteva asportare.
Il dopoguerra, che vide il ripristino di quattro coppie giornaliere di treni passeggeri, non portò il grande boom economico in questa zona, con la conseguenza che la ferrovia cominciò a avere problemi di gestione. Negli anni '60 ci fu una riduzione delle corse e si cominciò a parlare di soppressione, che fu procrastinata fino al 1966 quando le alluvioni del 4 novembre, che colpirono molte zone d'Italia, crearono vari danni, principalmente nella zona di Motta di Livenza. Il traffico venne sospeso il 5 novembre e poi ripristinato dopo una ventina di giorni solo sulla S. Vito-Motta. In seguito l'1 agosto 1967 fu sospeso il

La stazione di San Vito al Tagliamento

Automotrici ALn 556 e ALn 772 in stazione a Motta di Livenza negli anni '60

traffico passeggeri, mentre quello merci continuò fino al 1978 per l'inoltro di qualche sporadica tradotta, principalmente militare, da S. Vito a Motta. La gestione di questi trasporti di merci era però complicata perché il convoglio doveva fermarsi ad ogni passaggio a livello. Infine con il decreto ministeriale 73T del 15 aprile 1987 arrivò la dismissione della linea che a tutt'oggi è ancora armata, anche se anni fa c'era stato un furto di rotaie nei pressi di Bivio Livenza.
La trazione inizialmente era a vapore e nei primi anni era generalmente affidata a locomotive dei gruppi 875 e 880; in ogni caso sulla linea potevano circolare anche locomotive dei gruppi 625, 640, 685, 736, 740, 741, 743, 744, 835, 851, 895, 896, 981.
Durante l'occupazione austro-ungarica circolarono le loro locomotive a vapore, oltre a quelle italiane abbandonate nella ritirata. Alla fine degli anni '30 cominciarono i servizi passeggeri con automotrici diesel, tra queste si susseguirono ALn 556, ALn 772, ALn 668 e sporadicamente ALn 773.
Anni fa un esperto, che era stato chiamato a redigere un piano per il traffico della zona, dichiarò che poteva essere utile ripristinare la linea, ma la distanza delle stazioni dai centri abitati non avrebbe invogliato le persone a prendere il treno. Un sindaco della zona come risposta disse: è bello avere le stazioni in paese però la logica dice che è meglio siano sulla …. ferrovia. Nel marzo del 2011 il sedime della linea è stato ceduto in comodato d'uso alla società "Acque del Basso Livenza" per la posa di una condotta idrica a servizio dei comuni della zona e per la realizzazione dell'ennesima pista ciclabile su una ferrovia dismessa, ciclabile in parte già creata nel comune di Annone Veneto. Claudio Canton

153 Casarsa - Motta di Livenza 2-10-55

AT 181 acc. 2.3	AT 183 acc. 2.3	AT 185 acc. 2.3	A 883 acc. 3cl	AT 189 acc. 2.3	Distanza Km.	Conegliano 35 / Pinzano 161 / Udine 35		AT 180 acc. 2.3	AT 184 acc. 2.3	AT 186 acc. 2.3	AT 188 acc. 2.3	AT 190 acc. 2.3	AT 192 acc. 2.3
608	926	◎	1616	1950	—	p. Casarsa	a.	--	811	940	1456	1721	1849
615	937	1240	1624	1957	6	S. Vito al Tagl.		530	806	935	1451	1716	1844
622	944	1247	1633	2004	14	Sesto al Regh.		524	758	927	1443	1708	1837
627	949	1252	1640	2009	18	Chions-Azzano		518	752	921	1437	1702	1831
638	958	1303	1656	2020	26	Annone Veneto		507	742	911	1427	1654	1822
648	1008	1313	1706	2030	33	a. Motta di Liven.	p.	458	734	902	1418	1645	1814

◎ Automotr. diretta Casarsa-S. Vito-Motta-Treviso.
Per il tratto CASARSA-S. VITO vedi anche il quadro 151

L'orario del 1955

196 Casarsa-Motta di Livenza (29 settembre 1963) 196

AT 181 accel 1e2	feriale AT301 accel 1e2	◆ AT167 accel 1e2	◆ AT185 accel 1e2	◆ AT303 accel 1e2	◆ AT305 accel 1e2	AT 187 accel 1e2	◆ AT189 accel 1e2		Alt. s.m.	Dist. Km.	Venezia e Tarvisio 75, Gemona del Friuli 187		feriale AT300 accel 1e2	AT 182 accel 1e2	◆ AT304 accel 1e2	AT 186 accel 1e2	◆ AT306 accel 1e2	◆ AT188 accel 1e2	
550	610	1226	...	1306	1410	1742	1930	p.	42	»	Casarsa	a.	650	809	1355	1506	1527	1911	1
555	615	1231		1311	1415	1747	1935	a.	30	6	S. Vito al Tagliamento	p.	645	804	1350	1501	1522	1906	2
556	...	1233	1237	...	...	1749	1936	p.			Portogruaro 197	a.	...	803	...	1500	...	1904	3
603	...	Per Treviso	1244	...	...	1756	1943		17	14	Sesto al Reghena (Km. 3)		...	756	...	1453		1857	4
608	...		1250	...	...	1803	1948		15	18	Chions (Km. 3)-Azzano Dècimo (K. 3)		...	750	...	1447	...	1851	5
615	...		1257	...	...	1810	1956		12	24	Pravisdomini		...	743	...	1440	...	1845	6
618	...		1301	...	...	1815	2001		9	26	Annone Vèneto		...	740	...	1437	...	1841	7
628	...		1311	...	...	1825	2011	a.	10	33	Motta di Livenza	p.	...	731	...	1428	...	1832	8

Portogruaro e Treviso 184

◆ Treno:
AT167/AT185. Automotrice di 1ª e 2ª cl. Casarsa-Motta di Livenza-Treviso.
AT189. Sospeso il 25-XII-63. Automotrice di 1ª e 2ª classe Casarsa-Motta di Livenza-Treviso.
AT188. Automotrice di 1ª e 2ª classe Treviso-Motta di Livenza-Casarsa.
AT303, AT304, AT305, AT306. Sospesi il giorno 25-XII-63.
Per Treviso. — Da Treviso.
Per il servizio fra CASARSA e S. VITO AL TAGLIAMENTO vedasi anche il quadro 197

L'orario del 1963

Un'automotrice ALn 772 in partenza dalla stazione di San Vito al Tagliamento

Le foto provengono dall'opuscolo stampato in occasione della mostra del centenario

Conferenza finale MI.CO.TRA

Lunedì 24 giugno, presso il salone del parlamento in castello a Udine, si è tenuta una conferenza per un resoconto sul collegamento Udine-Villach denominato Micotra.
Sono intervenuti: Debora Serracchiani governatrice della regione FVG, il dott. Albert Kreiner del Land Carinzia, l'ing. Manfred Oberrauner delle ÖBB, il dott. Rolf Holub assessore energia, ambiente e trasporti della Carinzia, l'ing. Corrado Leonarduzzi Amministratore Unico della FUC, e il dott. Mauro Zinnanti della Regione FVG.
Sono state tirate le somme dei primi 12 mesi di servizio: 56021 passeggeri con 4668 di media mensile e 153 al giorno; 4626 bici nel solo 2012. Da Udine a Villach 3341 bici, in senso inverso 1285. I transiti sono stati circa 30000 equamente ripartiti nelle due direzioni. I viaggiatori hanno una provenienza mista essendo sia turisti che pendolari e nei mesi estivi anche ciclisti. La puntualità è del 99% senza nessuna soppressione (nemmeno con la nevicata di gennaio).
Questo servizio nasce per abbattere un muro che si era creato dopo che Trenitalia aveva tolto i collegamenti diurni tra Venezia e Vienna. L'ing Leonarduzzi ha spiegato come non sia stato facile realizzare questo collegamento, dato che molti sono i soggetti coinvolti; era anche la prima volta che un operatore non FS era impegnato in un collegamento internazionale dove mancano precisi accordi tra stati. Secondo lui inoltre bisogna pensare ad arrivare con questo treno fino a Trieste e Venezia coi futuri Civity politensione, oltre a riavere un collegamento tra Vienna e Venezia a livello di EuroCity.
Si è poi ribadito come le coincidenze siano buone a Villach e molto meno a Udine.
La presidente Serracchiani ha sottolineato come partendo abbastanza in fretta non si sia fatta una sufficiente pubblicità al servizio e che a questo bisognerà ovviare; ha inoltre insistito sul fatto che questo servizio dovrebbe essere finanziato interamente dall'Europa senza contributi anche regionali. Si tratta di saper sfruttare tutte le opportunità che l'UE ci offre.
Anche i rappresentanti austriaci hanno ribadito sostanzialmente la stessa cosa. L'assessore ai trasporti del comune di Udine Pizza ha sostenuto che questo collegamento va integrato con l'offerta delle ciclabili presenti in regione.
Alla fine c'è stato un dibattito dove è intervenuto un rappresentante dei pendolari FVG chiedendo migliori coincidenze per Trieste e che la corsa centrale sia prolungata sul capoluogo regionale.
La risposta del rappresentante ÖBB è stata che siamo solo all'inizio e le cose si possono aggiustare solo a piccoli passi, soprattutto se non si sa quanto andrà avanti un servizio finanziato come questo.

Daniele De Anna

Crescita e trasporti in Friuli Venezia Giulia

Il 3 luglio scorso si è tenuto, presso la sede di confindustria Udine, il convegno: "Crescita e trasporti in Friuli Venezia Giulia". Presenti oltre ad In-Rail autorità politiche e del mondo dei trasporti.
La governatrice del FVG Serracchiani ha affermato che nella nostra regione il sistema ferroviario è trascurato e che stanno mappando tutta la rete per trovare le criticità.
Da noi l'integrazione è carente, ci sono porti senza interporti e viceversa. In passato si parlava di investimenti nel settore merci ma poi il gruppo FS ci ha abbandonati; si caldeggia la separazione di RFI da FS oltre ad aprire di più il mercato partendo dai nostri tre porti. Attualmente Porto Nogaro ha bisogno dei dragaggi e Monfalcone è quasi fermo dopo l'ipotesi Maersk-Unicredit. Così il punto di riferimento per il futuro sono i porti di Koper e Rijeka. Ai cinesi è indifferente dove fare scalo, basta che tutto funzioni bene. Non ha senso che Venezia faccia il porto off-shore per conto suo, bisogna che i porti facciano sistema altrimenti si è fuori dal giro. Oggi molti operatori preferiscono qualche giorno in più di navigazione piuttosto che venire da noi. A Trieste bisogna capire che cosa si vuole fare dato che ci sono progetti per investire 40 milioni di euro nella rete ferroviaria e portarla così ad altissimi livelli; a Servola basterebbe una banchina per avere uno scalo in più.
Ci sono poi le questioni dei nodi di Udine (35 milioni per la cintura) e del raddoppio della Udine-Cervignano. Anche il quadruplicamento Bivio San Polo-Monfalcone sarebbe cantierabile subito e con 4 milioni si porterebbe la Gemona-Osoppo da categoria di peso assiale C3 a D4 (oggi è inibita alle Taurus ed a tutte le moderne 4 assi). Inoltre non è stato intelligente realizzare l'interporto di Cervignano quando lo scalo è in corso di smantellamento. E' infatti necessario cambiare approccio culturale: se voglio avere profitti subito vado sulla gomma altrimenti se voglio che a guadagnarci sia tutto il territorio devo investire sulle ferrovie. In caso con-trario dopo la 3ª corsia sulla A4 sarà necessaria anche la 4ª corsia.
Per quanto riguarda i rapporti con RFI si sta dialogando per i lavori precedentemente elencati; sulla TAV poi, il governo dice sì, il commissario dice no ed i finanziamenti per la Venezia-Trieste non ci sono. Si potrebbe anche solo adeguare l'esistente e scendere ad un'ora e 8 minuti tra Venezia e Trieste contro l'attuale ora e 35'.
E' poi intervenuto il presidente di In-Rail Porta spiegando che la società è impiegata a 360° tra logistica, manovra, trazione, supporto e manutenzione; le sue macchine hanno esteso molto il loro utilizzo (24 ore) ed il fatturato è sempre in aumento. Inoltre ha acquistato due locomotive Vectron della Siemens per la società controllata Fuori Muro. Il problema sono i mesi di burocrazia per avere certificazioni, oltre a varie ostilità da parte di RFI; attualmente c'è un caos di quote traffico tra operatori, oltre alla continua chiusura di raccordi e scali. E' recente la notizia che la Wartsila non utilizzerà i raccordi triestini per gli eccessivi costi e andrà su gomma. Viene da pensare se non sia tutto un disegno predeterminato (N.d.R.).
Poi c'è stato l'intervento dell'amministratore unico di FUC ing. Leonarduzzi che ha fatto un riepilogo dei mezzi aziendali e ribadito l'acquisizione della certificazione UNI EN 13816, prima in Italia. Ha poi annunciato l'avvio da parte di FUC dei servizi di Autozug tra il Piemonte e l'Olanda a partire dal 13 luglio 2013, al posto di Arena Ways che è fallita (poi in realtà il servizio è partito con altro operatore. N.d.R.). Altri interventi hanno poi ribadito che in futuro bisognerebbe passare dal trasporto dei TIR (RoLa) a quello dei soli semirimorchi o meglio ancora di soli container e casse mobili. Inoltre dal Far East arrivano navi sempre più capienti e quindi serviranno porti sempre più capienti per catturare questo traffico; il rischio infatti è di perderlo.
Concludendo Porta ha detto che anche gli operatori devono collaborare di più per fare massa critica e confrontarsi pensando non solo al Nord Europa ma anche all'Italia; le merci ci sono, bisogna fare anche i treni!

Daniele De Anna

Un Ro-La Tarvisio-Trieste trainato dalla 190.002 sulla rampa di raccordo tra la circonvallazione di Udine ed il nuovo Bivio Pradamano il 31 agosto 2013 (foto E. Ceron)

Altri interventi sui trasporti in FVG

Anche due professori dell'università di Udine sono intervenuti nei vari dibattiti inerenti la possibilità di ripresa economica e hanno fatto notare che se si vuole sviluppare il mercato del Friuli Venezia Giulia bisogna puntare su porti e ferrovie e sul Corridoio Adriatico-Baltico piuttosto che sul Corridoio 5.
Intanto a Trieste si è tenuto un incontro promosso dall'Ince (Iniziativa Centro Europea) che ha promosso i primi passi per lo sviluppo della rete Ten-T (Trans-European Network Transport) verso la Croazia e per interventi sui colli di bottiglia fra l'Italia e la Slovenia.
I soci del Consorzio Industriale Pedemontano Alto Friuli auspicano un potenziamento dello scalo di Osoppo e della tratta Gemona-Osoppo, non trascurando però neppure la Pedemontana ancora chiusa dopo la frana dell'anno scorso.
Anche il Consorzio Zona Industriale Udinese propone la realizzazione del previsto scalo a servizio di questa realtà produttiva da costruirsi sui terreni tra la linea di circonvallazione e la stessa zona industriale.

Claudio Canton

Karwendelbahn vietata ai Regionalzüge tedeschi

Dal 15 aprile 2013 le ÖBB hanno interdetto il transito ai treni regionali della DB impegnati sulla tratta Monaco di Baviera-Innsbruck lungo la Karwendelbahn.

Il motivo è dettato dal fatto che le vecchie composizioni di treni pendolari usati dalla DB su questa linea sono privi del dispositivo che consente al macchinista, in caso di attivazione del freno di emergenza da parte dei passeggeri, di non fermare immediatamente il treno quando questo non si trova in posizione sicura (galleria, viadotto).

Il sistema è denominato "override" e ad esempio, è già presente sugli ETR 563 recentemente acquistati dalla Regione Friuli Venezia Giulia per il trasporto pendolare (8 complessi abilitati a circolare anche in Slovenia e 4 complessi abilitati a circolare anche in Austria).

La Karwendelbahn (nota anche come Mittenwaldbahn) è il collegamento più corto tra la capitale bavarese e quella tirolese, passando per Garmisch-Partenkirchen: misura 158 chilometri di lunghezza, è a binario unico, elettrificata fin dal 1912 sul tratto austriaco e dal 1925 sul tratto tedesco; la stazione più elevata è quella di Seefeld in Tirol a 1.182 m s.l.m. mentre la stazione di confine è quella di Mittenwald, che si trova in territorio tedesco a 5 chilometri dalla linea di separazione politica fra i due Stati.

Divieto a Regionalzüge DB sulla Karwendelbahn (fonte IT-material.de)

Siccome la Karwendelbahn è caratterizzata da un numero molto elevato di gallerie e viadotti, i treni pendolari DB fino ad oggi viaggiavano in regime di proroga in attesa della fornitura di nuovo materiale rotabile per le Ferrovie Tedesche; considerato però i continui ritardi nei tempi di fornitura delle nuove carrozze, le ÖBB hanno revocato la proroga di circolazione e come tale dal 15 aprile 2013 i passeggeri che intendono percorrere l'intera linea sono costretti a cambiare treno nella stazione confinaria di Mittenwald, dalla quale potranno raggiungere le successive stazioni in Tirolo a bordo di composizioni Talent delle ÖBB.

Il provvedimento non riguarda invece gli ICE impiegati sulla relazione Amburgo-Innsbruck via Mittenwald, in quanto già in regola con la prescrizione dell'override.

Alessandro Fanutti

100 nuovi "Cityjet" per le ferrovie austriache

Le ÖBB hanno recentemente ordinato alla Siemens la fornitura di 100 nuovi treni destinati al trasporto pendolare e denominati "CityJet".

Si tratta in particolare di complessi elettrici costituiti da tre casse del tipo Desiro ML con una velocità massima di 160 chilometri/ora, destinati ad entrare in servizio dalla fine del 2015 sulla rete locale dei Länder di Vienna, Bassa Austria, Alta Austria e Stiria.

Nel dettaglio la fornitura sarà composta di 30 treni destinati alle S-Bahnen di Vienna e Bassa Austria, con 244 posti a sedere e sei porte di accesso per lato e 70 treni per il trasporto regionale di Bassa Austria, Alta Austria e Stiria, con 259 posti e quattro porte di accesso per lato.

La commessa ha il valore di 550 milioni di euro e l'assemblaggio finale dei treni avverrà in Austria garantendo occupazione a 800 unità lavorative, delle quali 140 nelle officine delle ÖBB.

I nuovi Desiro ML saranno dotati di lampade di lettura per ogni posto, presa elettrica e ripiano per appoggiare pc portatili ed apposito spazio per le biciclette.

Con i nuovi treni, le Ferrovie Austriache contano di migliorare ulteriormente la qualità dell'offerta per il trasporto pendolare, a fronte anche di un aumento del 4% dei passeggeri trasportati su tutte le categorie di convogli nel primo semestre del 2013 rispetto all'analogo periodo del 2012.

« I "CityJet" dovranno rappresentare sulle brevi distanze ciò che i "RailJet" oggi già sono sulle lunghe distanze», ha affermato il portavoce delle ÖBB in un'apposita conferenza stampa di presentazione tenutasi a Vienna il 3 settembre 2013.

Alessandro Fanutti

Rendering dei nuovi CityJet Siemens per le ferrovie austriache (fonte www.salzburg.com)

Vectron alla Fiera internazionale Transport & Logistic di Monaco

Record di visitatori ed espositori alla fiera internazionale Transport & Logistic che si è tenuta a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno 2013.
Nell'area espositiva ferroviaria la "regina" era rappresentata dalla nuova locomotiva Vectron di Siemens, esposta in due esemplari "targati" Railpool e MRCE (Mitsui Rail Capital). Si tratta della nuova locomotiva universale della Siemens, avente una potenza di 6.400 kW ed ordinabile da catalogo in diversi sistemi di alimentazione elettrica.
A livello nazionale, l'impresa ferroviaria FuoriMuro di Genova ne ha ordinati due esemplari. MRCE ne ha invece ordinate 15, parte delle quali abilitate alla circolazione in Germania ed Austria ed altre, in aggiunta, anche sulla rete dell'Ungheria, tutte con una velocità massima di 160 chilometri orari.

Alessandro Fanutti

Vectron di Railpool in... attesa di clienti

La prima delle 15 Vectron di MRCE

(Monaco, 6 giugno 2013 - foto A. Fanutti)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Trenitalia si è rifiutata di annullare la multa data ad un viaggiatore che non era riuscito a comperare un biglietto integrato per la tratta Udine-Gemona (vedi lo scorso numero). Sul fatto è intervenuto anche il Servizio Mobilità della Regione che ha invitato Trenitalia a rivedere le sue decisioni e a rendere facilmente reperibili i biglietti integrati in tutti gli sportelli e nelle emettitrici automatiche della stazione di Udine e possibilmente anche su Internet.

Sul fronte pendolari si segnalano le solite problematiche con un mese di luglio particolarmente "tragico".
Durante l'estate, oltre ai soliti guasti, con spesso fermate in linea, ritardi e soppressioni si segnalano cadute di linea aerea (in un caso causata da un camion al passaggio a livello di Sevegliano sulla Cervignano-Palmanova), passaggi a livello in tilt con interventi della Polizia per garantire la sicurezza sugli stessi, uno sfondamento delle sbarre di un PL tra S. Giorgio di Nogaro e Torviscosa, sospensione del traffico sulla Venezia-Trieste per una bomba trovata vicino alla ferrovia tra S. Donà di Piave e Portogruaro, nonché treni stracolmi delle biciclette dei cicloturisti che si sono mossi questa estate. C'è stata anche la segnalazione della sporcizia, della presenza di cimici e di freddo sui convogli Thello da Venezia a Parigi e viceversa utilizzati da quattro udinesi.
Viene perciò chiesto alla regione di applicare a Trenitalia le multe previste dal contratto di servizio e di mettere in servizio i nuovi treni acquistati dalla CAF e rimasti finora inutilizzati.

Come annunciato sullo scorso numero è ripreso anche il dibattito sulla TAV. Il comitato No Tav esorta i comuni a rifiutate il progetto 2010, mentre RFI e Italfer ribadiscono che questo progetto per la tratta tra Portogruaro e Trieste va avanti, magari cercando qualche miglioramento, e che presto sarà approvato non essendo previsto nessun studio di fattibilità per il potenziamento e il quadruplicamento della linea esistente. Viste queste dichiarazioni la presidente della regione FVG ha allora invitato le ferrovie a presentare questo progetto. Intanto alcuni politici ora contestano il commissario straordinario per la TAV per le sue affermazioni sulla possibilità di potenziamento e quadruplicamento e chiedono la sua soppressione, presa di posizione contestata dai sindaci dei comuni interessati ai lavori. Il fronte dei sindaci però si è spaccato, da una parte quelli che vogliono i lavori sulla linea esistente, dall'altra quelli che non vogliono stravolgimenti dei loro territori cittadini.
Questo il commento dei "*Cjastrons*" (persone che non capiscono nulla) che curano la rubrica "*Sorestants e Sotans*" (padroni/autorità e sottoposti) sul Messaggero Veneto a queste nuove controversie sulla TAV: "Si torne a tabaiâ de Tav inte Basse Furlane. A son vincj agns che si tabaie de Tav te Basse Furlane. In Friûl cuant che a son di mieç i trens si piert simpri tant timp", la cui traduzione è: Si torna a parlare della TAV nella Bassa Friulana. Sono vent'anni che si parla di Tav nella Bassa Friulana. In Friuli quando ci sono di mezzo i treni si perde sempre tanto tempo. (con riferimento anche ai continui ritardi dei treni. N.d.R.)

Il comitato contro la tratta urbana udinese della Pontebbana si è rifatto vivo e punta a raccogliere 10.000 firme per la petizione di soppressione. Il suo portavoce, che è anche consigliere comunale, ha dichiarato che lungo l'asse della ferrovia e nelle sue vicinanza vivono 40.000 persone. E' opinione nella SAT che neppure nelle più grandi metropoli vivano tante persone ammassate in tratto di circa 3 km, considerando anche che Udine ha 100.000 abitanti sparsi su una superficie molto più vasta!

Questa secondo il comitato anti-ferrovia è la situazione lungo la tratta urbana udinese della Pontebbana (Kumasi in Ghana - da Facebook - Rails Story)

Anche il passaggio a livello di via Don Bosco è sotto accusa per la sua “pericolosità”, visto il grande passaggio di persone che si recano a scuola e a messa nell'Istituto Salesiano Bearzi ed ovviamente di tutti i mezzi che transitano nella via. Si propone almeno il suo allargamento con la costruzione di marciapiedi, se proprio non si riesce a eliminarlo assieme alla linea.

Dal 1° agosto Trenitalia ha sospeso per motivi commerciali il trasporto del cloro e del fluoro compresso via ferro. Le industrie del polo chimico di Torviscosa che utilizzano questi prodotti hanno così dovuto rivolgersi ad altri operatori per i loro approvvigionamenti. Si dovrà però arrivare alla produzione in loco perché dal 2015 la UE vieterà completamente il trasporto del cloro.
Intanto i laminatoi della Zona Industriale Aussa Corno hanno istituito un servizio sperimentale su rotaia per il trasporto, tramite Trenitalia Cargo, delle bramme da Monfalcone a San Giorgio di Nogaro visto che alcuni sindaci hanno minacciato di bloccare questi trasporti che ora avvengono su gomma lungo le strade. Si pensa di effettuare questi trasporti anche tramite chiatte marittime. In seguito è stato attivato, con vettore Rail Cargo Austria, un servizio di trasporto bramme da San Giorgio di Nogaro alla repubblica Ceca.

Già in agosto è stato presentato un nuovo collegamento Frecciabianca da Trieste a Milano che percorrerà dal 15 dicembre la tratta in 3 ore e 44' fermando solo a Mestre e Verona. Subito si sono levate le proteste perché non effettuerà nessuna fermata in Friuli, tanto che, anche in questo caso, il fatto è stato così commentato nella rubrica “*Sorestants e Sotans”* del Messaggero Veneto: “Un gnûf treni ad alte velocitât al colegarà Triest a Milan. In Friûl nissune fermade. Nô furlans o podarìn cjapâlu al svol da un sorepàs, come i bandîts tal Far West”. (Un nuovo treno ad alta velocità collegherà Trieste a Milano. In Friuli nessuna fermata. Noi friulani potremmo prenderlo al volo saltando da un sovrappasso, come i banditi nel Far West).

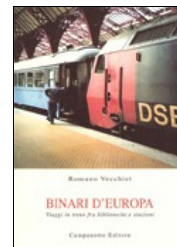
Anche quest'anno per la manifestazione “Friuli Doc” di Udine sono stati potenziati i servizi ferroviari sia FS che FUC. Dal 12 al 15 settembre sono state così aggiunte dopo le 23.00 due corse serali in direzione Sacile ed una in direzione Carnia. Sulla Udine-Cividale sono state aggiunte due corse il sabato ed una il venerdì e la domenica. La FUC aveva inoltre aggiunto due ulteriori corse serali il 24 e 25 agosto in occasione del “Palio di San Donato” di Cividale.

Alcuni spazi, tra i quali anche i bagni, della stazione di Gemona sono stati affidati in comodato al Comune, che pensa di riaprire la biglietteria, di aprire un ufficio turistico e di completare il centro intermodale, nonché di prolungare il sottopassaggio fino all'adiacente centro commerciale perché i viaggiatori di treni e bus possano utilizzarne i parcheggi se la direzione del centro lo permetterà.

Visti i continui furti di biciclette nella stazione di Cividale, chi lascia la due ruote per prendere il treno chiede la installazione di telecamere di sorveglianza. Il comune ha già dichiarato che non è loro competenza perché l'area del “parcheggio” è della FUC, che ancora non ha dato risposte in merito.

Secondo uno dei due progetti che hanno vinto ex aequo il concorso di idee bandito dal comune di Cividale per sistemare l'area dell'ex stazione il vecchio fabbricato viaggiatori verrebbe trasformato in un museo dedicato alla Grande Guerra.

Il 20 luglio nella vecchia stazione di Chiusaforte è stato inaugurato un posto di ristoro per chi percorre la pista ciclabile Alpe Adria realizzata sul sedime abbandonato della vecchia Pontebbana. Occupa tutto il piano terra e alle pareti delle due sale sono appese molte foto ferroviarie della zona riprese fin dai tempi della costruzione della linea.

Recensione

Il nostro socio Romano Vecchiet, direttore della biblioteca comunale di Udine ha pubblicato il libro “*Binari d'Europa - Viaggi in treno tra biblioteche e stazioni”*.
Si tratta di una raccolta di reportage di viaggi ferroviari in giro per l'Europa, più uno in Marocco, che erano già stati pubblicati alcuni anni fa soprattutto su "Voci della Rotaia" e poi su "Linea treno", oltre che su "Biblioteche oggi". E' diviso in due sezioni, nella prima - *Treni su Treni* - sono riportati i resoconti dei viaggi in treno, nella seconda - *De Bibliotheca* - sono descritte le biblioteche pubbliche visitate per documentazione personale e professionale durante i pellegrinaggi europei sulle rotaie.
E' stato stampato da Campanotto Editore ed è distribuito dalla Libreria Friulibris di Udine. Si trova nelle principali librerie cittadine al prezzo di 15,00 euro.

Trainwatching

Sabato 14 settembre in occasione della manifestazione Friuli DOC, oltre al prolungamento delle corse serali fino all'1.33, la FUC ha messo in servizio una tripla che non si vedeva dal '99: AD 901 + Bp 373 + AD 904. Buona l'affluenza soprattutto nel rientro in tarda serata. Daniele De Anna

La mattina del 14 settembre quasi tutto il materiale del trasporto regionale era ricoverato nello scalo Sacca di Udine. Questo perché era impossibile eseguire le manovre sui binari di sosta dal 9 al 13 essendo il 245 che si occupa delle stesse in trasferta a Cervignano a rifornirsi di gasolio. Il trasferimento del 245 è avvenuto al traino di una E 655.

Canton/C. Pravisano

Il 14 settembre, durante il suo trasferimento nella repubblica ceca per le prove sul circuito di Velim, il Frecciarossa 1000 n. 1 (ETR 400.01) ha sostato a Udine alcune ore. E' arrivato al mattino da Mestre, inquadrato tra due carri scudo con alcune carrozze in coda per aumentare il peso frenato, il tutto trainato dalla E 652.158, ed è stato ricoverato nello scalo Parco; è poi ripartito nel primo pomeriggio via circonvallazione in direzione Tarvisio. Enrico Ceron

Tradotta minima con D 100.003 sul secondo binario della stazione di Udine il 10 luglio 2013 (foto D. De Anna)

La tripla di AD 900 FUC in servizio durante la manifestazione Friuli Doc in stazione a Udine il 14 settembre 2013 (foto D. De Anna)

L'arrivo a Udine del Frecciarossa 1000 n. 1 (ETR 400.01) in trasferimento verso il circuito di Velim (foto E. Ceron)

In senso orario: il Frecciarossa ricoverato allo Scalo Parco, sulla circonvallazione in direzione Tarvisio, particolare del carrello ed il logo Pietro Mennea (foto E. Ceron)

Hobby Model Expo di Novegro 2013

Edizione sotto tono la numero 37 dell'Hobby Model Expo di Novegro, che si è tenuta dal 27 al 29 settembre.
Quest'anno c'è stata una netta diminuzione delle novità presentate: probabilmente le ditte si sono finalmente accorte che c'è in atto una crisi generale o forse, come sostenuto da un paio di soci, non sanno più cosa proporre considerato che negli ultimi anni in tema di ferrovie italiane è stato riprodotto quasi tutto, escludendo il vapore e le epoche I e II.
Cominciamo da ACME che rispetto al solito ha diminuito le vetrine espositive. In tema di locomotive ha presentato nuove versioni delle E 424 e, ennesimo doppione vedi Hornby, la E 434.068, locomotiva sperimentale rimasta a livello di prototipo prima di essere ripristinata come E 424, la E 444.056 shunt chopper, le D 342 serie 4015-4017, la D 143 Truman di epoca IV in edizione limitata, nonché le TRAXX E 483 della Ferrotranviaria e della Sangritana. Sul sito del CFB di Bologna è stata annunciata la E 483.023 delle FER, realizzata in esclusiva per questo negozio. Nelle vetrine erano esposte le carrozze UIC-X miste, carrozze Thello e a piano ribassato tipo 1973 ed il carro riscaldo tipo 1935. Si è poi saputo che è stato presentato un campione delle carrozze barellate usate sui treni per Lourdes, sono annunciati due set

ACME
E 434.068

ACME
D 342.2001 "Fantasma"

ACME
E 444.056 full chopper

ACME - E 483 Ferrovia Sangritana

ACME - E 483 Ferrotranviaria

di carrozze per completare il Frecciarossa, ed il Tuttoletti Milano - Roma via Genova in serie limitata in esclusiva per Pi.Ra.T.A. Erano presenti anche molti modelli di altre ferrovie europee.
Nello stand di Os.Kar, dopo la tradizionale conferenza stampa del venerdì, erano esposte molte versioni della locomotiva a vapore P8 prussiana, arrivata in Italia come preda bellica ed immatricolata nel gruppo

ACME - carrozza UIC-X tipo 1970 mista di 1ª/2ª classe

ACME

carro riscaldo tipo 1935

Os.Kar

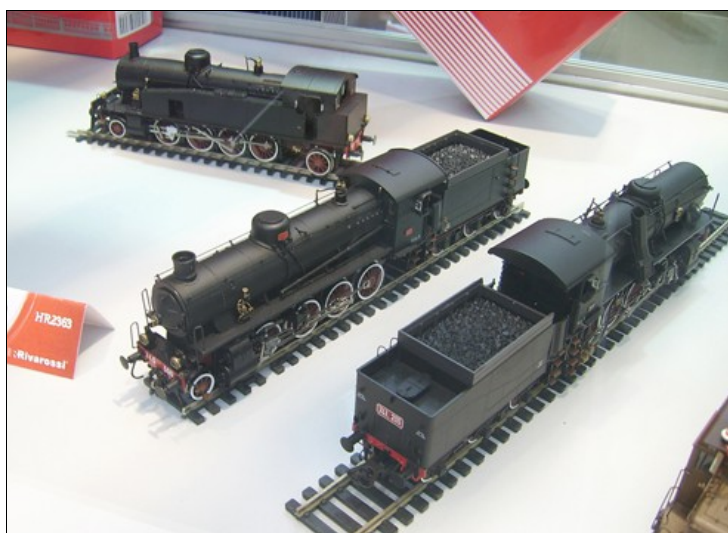
Gr 675

Os.Kar

P8 in versione KPEV e DR

675. Tra le varie versioni proposte anche quelle KPEV d'origine, DR, SNCF, SNCB. Questo modello più che per il mercato italiano punta a quello estero. Si sono poi viste la E 625 con tender a carrelli, le Gr 680 e Gr 681 già presentate con dei campioni l'anno scorso e le Emmine, mentre l'ETR 250 Arlecchino continua ad essere rinviato a tempi migliori.
Hornby esponeva con il marchio Lima i campioni dei Pendolini: gli ETR 450 ed ETR 610, mentre dove c'era il cartello ETR 401 erano presenti solo dei binari, infatti questo modello è stato presentato il sabato, prendendo al solito per i fondelli chi visita l'esposizione il venerdì. Col marchio Rivarossi si sono viste le locomotive E 424 e la E 434.068 già annunciate, le E 326 ed E 402B, anche in livrea Frecciabianca, la vaporiera Gr 940 e le Gr 740 e 741 con il tender tre assi. Erano esposte le automotrici ALn 668 serie 1000 e 1900 ed la riedizione delle carrozze tipo 1959 e dei bagagliai UIC-X in livrea medie distanze e rosso fegato.
Vitrains ha esposto la locomotiva E 326 in livrea grigio pietra di epoca II, convogli con E 464 e carrozze MDVE e 2 piani in livrea Trenord ed altre

Os.Kar - Emmina in versione MCL

Os.Kar - Emmina in versione FCL

Rivarossi

Gr 940

Gr 740 e Gr 741 con tender a 3 assi

versioni delle automotrici elettriche ALe 840 e diesel ALn 990. In una vetrina c'erano molte novità per la Francia.
Nelle vetrine di Roco non c'era niente di nuovo. Si è saputo che, a parte le locomotive E 645/646 in versione museale, tutto quanto già annunciato sarà distribuito nel corso del prossimo anno, mentre sono ancora rinviate le E 626. Lo spazzaneve a fresa svizzero, visto in funzione nello stand Gieffeci con tutti i suoi movimenti comandati digitalmente, verrà prodotto anche nella versione italiana con le opportune modifiche.
Sagi ha presentato le carrozze tipo

1904 e i bagagliai tipo 1908, tutti a 3 assi, ed il pianale Pcarz per carichi pesanti (es. carri armati). Nella linea Aster Model si è visto tutto l'assortimento di camion FIAT 680 e 682 ed i campioni di una corriera su base Alfa Romeo 800, del furgone Romeo 2 e del motocarro Ercole della Guzzi.
Tra le produzioni artigianali, per chi può permetterselo, nello stand MFAL-Uteca era esposta la locomotiva a vapore denominata “Mastodonte dei Giovi” realizzata in tiratura limitatissima.
In tema si modelli in scala grande, il circuito vapore vivo è stato ampliato ed il tracciato principale ora è a doppio scartamento 5” e 7” ¼.
Per quanto riguarda le presenze di visitatori, forse è solo un'impressione, ma il venerdì mattina ci è sembrato che ci fosse un po' più di pubblico rispetto al solito, dimostrato anche dal fatto che nel parcheggio c'erano più auto rispetto agli ultimi anni. Tutti giravano nella fiera commentando le novità e cercando qualche buon affare negli stand dei negozianti, ma non c'erano le grandi offerte degli anni scorsi.

Claudio Canton

Dall'alto in senso orario:

Rivarossi

ETR 450

ETR 610

ALn 668.1000 e 1900

E 424

E 326

E 402B livrea d'origine e Frecciabianca

Vitrains - E 464 e carrozze Trenord

Vitrains- E 326 in livrea grigio pietra

Dall'alto, da sinistra a destra
Sagi - Carrozze tipo 1904 a 3 assi
- Bagagliai tipo 1908 a 3 assi
- Pianale per trasporto carichi pesanti
Aster - Camion FIAT 680
- Camion FIAT 682 Vigili del Fuoco
- Camion FIAT 682

MFAL-Uteca - "Mastodonte dei Giovi"

Una curiosità: anche sui plastici cominciano a spuntare le rotatorie. Questa è stata realizzata sul plastico modulare in scala N presente nello stand dell'associazione NPARTY. Mauro Zamolo

Le foto sono di Claudio Canton e Valter Paoluzzi

N° 70 - Anno 18 (N° 3 / 2013)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio